

DECYZJA NR 15/2015 O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWNIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2013 poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 267) po rozpatrzeniu wniosku spółki Roden Road Design Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie działającej w imieniu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustala się

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn – DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn, powiat olsztyński, woj. warmińsko-mazurskie” i jednocześnie

I. Określa się:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja zlokalizowana będzie południowych peryferiach miasta Olsztyna (obszar osiedla Jaroty) oraz na terenie gminy Stawiguda (obszar DW 598 na odcinku od skrzyżowania z ul. Dorantta do węzła na projektowanej obwodnicy Olsztyna w rejonie skrzyżowania z DP 1374N). Prace związane z przedmiotową inwestycją będą prowadzone na odcinku ok. 2,85 km. W granicach administracyjnych miasta inwestycja będzie prowadzona na odcinku ok. 500 m, a pozostałe prace budowlane będą prowadzone na obszarze gminy Stawiguda na odcinku ok. 2,35 km. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącego układu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 598 do drogi dwujezdniowej, dwupasowej. Inwestycja będzie miała na celu połączenie układu komunikacyjnego miasta Olsztyna z obwodnicą, poprawę stanu technicznego jezdni, rozbudowę do drogi dwujezdniowej, dwupasowej a także dobudowę zatok autobusowych, dobudowę drogi dla rowerów, chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych. Parametry projektowanej drogi:

Przekrój – 2x2

Kategoria ruchu – KR5

Prędkość projektowa na terenie zabudowanym – 50 km/h,

Prędkość projektowa poza terenem zabudowanym – 60 km/h,

Szerokość jezdni głównej – 2x7,0 m,

Szerokość pasa ruchu – 3,5 m,

Szerokość pasa dzielącego – 3,0 m,

Szerokość poboczy gruntowych – 1,0 m,

Szerokość zatok autobusowych – 3,0 m,

Szerokość chodników – 1,5 m do 3,0 m,

Szerokość ścieżek rowerowych 1,5 m do 2,5 m,

Szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 4,0 m (w tym 1,5 m pieszy i 2,5 m rowerowy),
Dostępność do drogi z terenu przyległego poprzez drogi serwisowe.
Obecnie jest użytkowana droga jednojezdniowa, dwupasowa o szerokości średniej 6 m. W otoczeniu drogi znajduje się zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna.
Przebieg planowanej rozbudowy drogi jest objęty miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- a) zorganizować place budowy i ich zaplecza zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni;
- b) na etapie realizacji inwestycji zapewnić dobry stan techniczny sprzętu oraz prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu; nie dopuszczać do przeciążenia i przeładowania pojazdów; okresowo przeprowadzać konserwację sprzętu i maszyn; stosować nowoczesne maszyny wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu i zanieczyszczeń do środowiska;
- c) na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów);
- d) systematycznie porządkować plac budowy; odkryte wykopy, miejsca składowania zebranego gruntu zabezpieczyć przed pyleniem; materiały budowlane mogące być źródłem emisji pyłów magazynować w opakowaniach fabrycznych, w miejscach osłoniętych przed wiatrem; materiały sypkie transportować wyłącznie pojazdami do tego przystosowanymi;
- e) teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów (w tym mas ziemnych) lokalizować poza:
 - obszarem specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007;
 - bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej (ulice: Tęczowy Las, Chabrowa, Przyrodnicza, Warmiński Las);
 - obszarami sąsiadującymi ze stanowiskiem archeologicznym i chronioną aleją w osi ul. Warmiński Las;
 - obszarami leżącymi w zlewni bezpośredniej jeziora Bartąg;
 - sąsiedztwem zadrzewień;
- f) teren baz transportowych i magazynowania odpadów utwardzić i zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu;
- g) tankowanie pojazdów prowadzić w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych materiałem izolacyjnym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do ziemi;
- h) w rejonie zabudowy mieszkaniowej prace budowlane i transport na potrzeby budowy prowadzić jedynie w godzinach dziennych; w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie;
- i) w miarę możliwości, prace hałaśliwe i związane z pyleniem, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, prowadzić poza szczytem letnich upałów;
- j) ścieki socjalno – bytowe, z zaplecza budowy, odprowadzać do szczelnych zbiorników

- bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
- k) organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania;
 - l) powstające, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji inwestycji, odpady gromadzić selektywnie, w wydzielonych i oznakowanych miejscach; odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych, oznakowanych pojemnikach (kontenerach), wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji zawartych w tych odpadach i zlokalizowanych w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu ewentualnych wycieków z tych odpadów;
 - m) wierzchnią, próchniczą warstwę ziemi, zdjętą na etapie robót ziemnych magazynować osobno poza miejscem wykonywania prac budowlanych i wykorzystać do rekultywacji i zagospodarowania terenów zielonych;
 - n) niezanieczyszczone masy ziemne, wykorzystywać w miejscu budowy, np.: do kształtowania terenu;
 - o) w wypadku niwelacji obniżen terenowych używać gruntu występującego w naturalnym podłożu;
 - p) podczas prac budowlanych ograniczyć możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystania ich przez płazy jako miejsca schronienia; przykrywać ewentualne studzienki;
 - q) stosować sposoby odwadniania drogi opierające się na systemie szczelnej kanalizacji deszczowej;
 - r) pnie i korzenie drzew będących w obrębie placu budowy, nieprzeznaczonych do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi; w obrębie bryły korzeniowej prace budowlane prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności, ręcznie lub bez użycia sprzętu ciężkiego; nie dopuszczać do trwałego przesuszania korzeni drzew i gleby; w celu zabezpieczenia przed wysychaniem korzeni i gruntu, odkryte korzenie drzew zabezpieczyć hydrożelem, a wykop nakryć;
 - s) drogi dojazdowe wytyczyć poza zasięgiem koron drzew;
 - t) wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego; wycinkę drzew o obwodzie powyżej 60 cm wykonać w okresie najmniejszego prawdopodobieństwa zasiedlania ich przez nietoperze, czyli w okresie od 16 listopada do końca lutego;
 - u) dokonać przeniesienia przeznaczonych do likwidacji mrowisk;
 - v) prace ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym;
 - w) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, teren robót uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę:

- a) przed wylotem do odbiornika wody opadowe podczyścić w istniejących urządzeniach; na zakończeniu odcinka kanalizacji z odcinka od ul. Przyrodniczej do końca inwestycji (przed włączeniem odpływów z drogi do kolektora gminnego) zaprojektować urządzenie

podczyszczające, składające się z osadnika zawieszin i separatora lamelowego ropopochodnych;

- b) zaplanować miejsce i sposób czasowego magazynowania wydobytego gruntu, nienadającego się do wykorzystania tak, aby materiał ten nie stanowił zanieczyszczenia terenu i nie generował spływów do podmokłych obniżen terenu lub w kierunku jeziora Bartąg;
- c) szczelne ekrany akustyczne zlokalizować jednostronnie, za krawędzią jezdni południowo-zachodniej drogi DW 598 na następujących odcinkach drogi:
 - od km 0+300 do 0+368 - **ekran 1** z kontynuacją wzdłuż ul. Dorantta na długości 22 m o wysokości 4,0 m,
 - od km 0+471 do 0+650 - **ekran 2** o wysokości 5,0 m + zagięcie nad jezdnią w kształcie litery L o długości 1,0 m i kącie nachylenia 45°,
 - od km 0+650 do 0+850 - **ekran 2a** o wysokości 4,0 m,
 - od km 1+200 do 1+457 - **ekran 3a** o wysokości 4,0 m,
 - od km 1+464 do 1+483 - **ekran 3b** o wysokości 4,0 m,
 - od km 1+498 do 1+540 - **ekran 4a** o wysokości 4,0 m,
 - od km 1+540 do 1+583 - **ekran 4b** o wysokości 4,0 m,
 - od km 1+587 do 2+050 - **ekran 4c** o wysokości 4,0 m,
 - od km 2+090 do 2+124 - **ekran 5a** o wysokości 4,0 m,
 - od km 2+128 do 2+159 - **ekran 5b** o wysokości 4,0 m,
 - od km 2+163 do 2+280 - **ekran 5c** o wysokości 4,0 m,
- d) dla ograniczenia hałasu zastosować maksymalnie skuteczne ekrany akustyczne o odpowiednio dobranych parametrach gwarantujących wysoki współczynnik pochłaniania dźwięku oraz izolacyjności akustycznej; w razie konieczności należy również zastosować inne rozwiązania techniczne poprawiające klimat akustyczny w budynkach;
- e) z uwagi na duże prawdopodobieństwo kolizji ptaków z ekranami akustycznymi zaleca się wykonanie ekranów nieprzezroczystych; w przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych należy wyposażyć je w elementy umożliwiające ptakom zauważenie przeszkody, jak np. pionowe pasy o szerokości 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie lub ekrany z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami o szerokości minimum 2 mm i rozstawie co 28 mm;
- f) wzdłuż ekranów akustycznych, wykonanych z materiałów nieprzezroczystych, zastosować nasadzenia pnączy;
- g) na odcinku leśnym, po wschodniej stronie drogi, od skrzyżowania w km ok. 1+550 do końca inwestycji w km 2+768 zaprojektować siatki przeciwwtargieniowe o wysokości 2,5 m, łącząc je z siatkami zaprojektowanymi dla obwodnicy Olsztyna; wygradzenia zlokalizować na skraju pasa drogowego; siatkę obsadzić pnączami;
- h) na odcinkach sąsiadujących z terenami obecnie niezagospodarowanymi, oznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako teren podlegający ochronie akustycznej, zarezerwować w pasie drogowym miejsce na ewentualne posadowienie w przyszłości ekranu akustycznego;
- i) ekrany akustyczne nie mogą ingerować w naturalne oświetlenie pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi w budynkach;
- j) na odcinku od km ok. 2+200 do skrzyżowania z DP1374N wykonać szczelne płotki przeciwwtargieniowe dla herpetofauny po wschodniej stronie od osi drogi, w obszarze

skraju pasa drogowego, za ciągiem pieszo-rowerowym, w osi ogrodzenia dla zwierząt dużych i średnich; płotki wykonać o wysokości ok. 0,5 m części nadziemnej, z górną krawędzią odgiętą na zewnątrz pod kątem 45-90°; dolną krawędź płotka ustabilizować poprzez szczelne wkopanie ogrodzenia pod powierzchnię gruntu; końcowy odcinek ogrodzenia zakończyć w kształcie litery U w celu uniemożliwienia zwierzęciu wtargnięcia na drogę;

- k) na ww. odcinku drogi wykonać tymczasowe ogrodzenie przeciwwtargnieniowe dla herpetofauny z geowłókniny, geotkaniny lub mocnej folii, o parametrach jak wyżej; w razie konieczności przenieść płazy na drugą stronę wygrodzeń;
- l) unikać oświetlania drogi poza obszarami zabudowanymi, w szczególności krawędzi lasu; stosować oświetlenie drogowe charakteryzujące się niską emisją UV, możliwie niskim natężeniem (jasnością) emitowanego światła i niskim stopniem rozpraszania światła zwłaszcza na wszelkie zadrzewienia; światło powinno być ukierunkowane i oświetlać jezdnię oraz chodniki;
- m) straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń w liczbie nie mniejszej niż liczba wyciętych drzew i o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuniętych krzewów; nasadzenia wykonać w postaci szpaleru lub obustronnej alei;
- n) wzdłuż odcinków bezpośrednio przyległych do lasu nasadzić gatunki drzew odpowiadające właściwemu typowi siedliskowemu przyległych kompleksów; na pozostałych odcinkach stosować do uzupełnień gatunki, z których zbudowana jest historyczna, chroniona jako zabytek aleja w osi DP1374N tj.: lipę drobnolistną *Tilia cordata*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior* i klon pospolity *Acer platanoides*.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Nie ustala się – przedsięwzięcie nie jest zaliczane do stwarzających zagrożenie wystąpieniem poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie ustala się – nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

- II. Nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.**
- III. Nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przed hałasem.**

Punkty pomiarowe zlokalizować na terenach podlegających ochronie akustycznej: w sąsiedztwie budynków przy ul. Tęczowy Las 2B, na odcinku między ul. Olchową a ul. Warmiński Las. Pomiary hałasu należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a ich wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony zapewniające właściwe warunki akustyczne (np. uzupełnienie/ rozbudowa zaprojektowanych ekranów, budowa nowych). W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Wnioskiem dnia 15.01.2015 r. spółka Roden Road Design Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Lisa Kuli 9, działająca w imieniu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie wystąpiła do Wójta Gminy Stawiguda o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn”.

Przedmiotowa inwestycja, polegająca na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Przedsięwzięcie to wykracza poza teren jednej gminy i realizowane będzie na terenie Miasta Olsztyna i Gminy Stawiguda. Ponieważ na terenie Gminy Stawiguda znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie, dlatego zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2013 poz. 1235 ze zm.) – dalej u.o.o.ś., niniejsza decyzja wydana jest przez Wójta Gminy Stawiguda.

Na podstawie art. 73 ust. 1 w związku z art. 74 ust. 3 u.o.o.ś. Wójt Gminy Stawiguda Obwieszczeniem z dnia 21.01.2015 r. zawiadomił strony postępowania, że w dniu 15.01.2015 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda przy ul. Olsztyńskiej 10, na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30 oraz opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stawiguda a informacja zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych Gminy Stawiguda.

Stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 u.o.o.ś., organ prowadzący postępowanie wystąpił pismem z dnia 18.02.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko. Organ Obwieszczeniem z dnia 18.02.2015 r. zawiadomił strony o wystąpieniu o opinie do organów opiniujących stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 u.o.o.ś. Obwieszczenie zostało opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stawiguda, wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda oraz, na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wydał opinię sanitarną dnia 27.02.2015 r. znak: ZNS.4083.13.2015.EW, w której stwierdza, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem z dnia 04.03.2015 r. znak: WOOŚ.4240.58.2015.JC.1 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalił pełny zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodny z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Stawiguda, po uzyskaniu wymaganych w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 u.o.o.ś. opinii, wydał postanowienie dnia 24.03.2015 r., w którym nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i

jednocześnie ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obwieszczeniem z dnia 25.03.2015 r. organ zawiadomił strony postępowania wydaniu postanowienia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu. Obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda przy ul. Olsztyńskiej 10, na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30 oraz opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stawiguda a informacja zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych Gminy Stawiguda.

Następnie organ postanowieniem z dnia 27.04.2015 r. zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Informację o wydaniu w/w postanowienia podano do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia z dnia 28.04.2015 r. (BIP, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda, tablica ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna).

Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn” został dostarczony do organu dnia 01.10.2015 r. Po czym organ podjął zawieszone postępowanie w przedmiotowej sprawie postanowieniem z dnia 13.10.2015 r. Informację o wydaniu postanowienia podano do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia z dnia 14.10.2015 r. (BIP, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda, tablica ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna).

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 u.o.o.ś. Wójt Gminy Stawiguda wystąpił wnioskiem z dnia 23.10.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie o opinię w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Informację o wydaniu w/w postanowienia podano do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia z dnia 26.10.2015 r. (BIP, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda, tablica ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna). Do wniosku załączono Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn” opracowany przez Pracownię Badań Środowiskowych ACER s.c. pod kierownictwem dr inż. Iwony Łaźniewskiej.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 u.o.o.ś. organ zapewnił udział społeczeństwa w toczącym się postępowaniu, zmierzającym do wydania niniejszej decyzji, przez podanie do publicznej wiadomości, informacji o których mowa w w/w artykule. O możliwości zapoznania się z Raportem o oddziaływaniu na środowisko wraz z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w terminie od 10.11.2015 r. do 01.12.2015 r. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn” powiadomiono społeczeństwo poprzez opublikowanie Obwieszczenia z dnia 06.11.2015 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stawiguda, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda, na tablicy ogłoszeń w miejscowości Bartąg oraz na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30. Informacja o przedmiotowym raporcie została zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym przez Gminę Stawiguda.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Olsztynie wydał opinię sanitarną dnia 17.11.2015 r., znak: ZNS.4083.91.2015.EW, w której wyraził pozytywną opinię w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych i zdrowotnych oraz określił warunki w sprawie realizacji przedsięwzięcia, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał postanowienie dnia 23.11.2015 r. znak: WOOŚ.4242.116.2015.JC.2, w którym uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267) organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom możliwość zapoznania się z dokumentami zgromadzonymi w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn”. Informację tą podano do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia z dnia 08.12.2015 r., które zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stawiguda przy ul. Olsztyńskiej 10, na tablicy ogłoszeń w miejscowości Bartąg, na tablicy ogłoszeń Wydziału Środowiska Urzędu Miasta Olsztyna przy ul. Wyzwolenia 30 oraz opublikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stawiguda.

W trakcie postępowania, poprzedzającego wydanie niniejszej decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski. Żadna z osób, tak prawnych jak i fizycznych posiadająca grunty w zasięgu oddziaływania inwestycji nie złożyła swojego stanowiska w przedmiotowej sprawie. Również żadna organizacja ekologiczna nie wystąpiła o uznanie jej za stronę w toczącym się postępowaniu.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania niniejszej decyzji stwierdził jak niżej.

Inwestycja zlokalizowana jest na południowych peryferiach Olsztyna (obszar osiedla Jaroty) oraz na terenie gminy Stawiguda (obszar DW 598 na odcinku od skrzyżowania z ul. Dorantta do węzła na projektowanej obwodnicy Olsztyna w rejonie skrzyżowania z DP 1374N). W granicach administracyjnych miasta inwestycja będzie prowadzona na odcinku ok. 500 m, a na pozostałym odcinku ok. 2,35 km - na obszarze gminy Stawiguda. Na pierwszym odcinku przebiegającym przez obszar miejski, po lewej stronie drogi zlokalizowany jest budynek usługowy oraz myjnia, a po prawej stronie budynek jednorodzinny w odległości kilkunastu metrów od krawędzi jezdni. W odległości ok. 65 m od miejsca gdzie wykonywane będą prace przy budowie ścieżek rowerowych i chodników występuje zabudowa wielorodzinna (osiedle mieszkaniowe). Obecnie w okolicach drogi powstają nowe obiekty zabudowy wielorodzinnej. Od granicy administracyjnej miasta (w km 0+456) do końca opracowania, prace po lewej stronie drogi będą prowadzone wzdłuż lasu (Nadleśnictwo Olsztyn), natomiast po stronie prawej znajduje się zabudowa wielorodzinna (ul. Tęczowy Las) oraz zabudowa jednorodzinna. Pozostałe tereny stanowią nieużytki i obszary rolnicze. Niepodejmowanie przedsięwzięcia będzie prowadzić do dalszych utrudnień w ruchu, w ciągu ulic: Sikorskiego, Tuwima i Synów Pułku. Pogarszać się będzie komfort przejazdu i wydłużać się będzie jego czas. Ponadto, po wybudowaniu południowej obwodnicy Olsztyna zostanie wygenerowany dodatkowy strumień pojazdów w kierunku południowym. Zachowanie więc bez zmian stanu istniejącego narazi mieszkańców na ciągle pogarszanie klimatu akustycznego, a wody jeziora Bartąg na wprowadzanie zanieczyszczeń w wodach opadowych i spływowych z drogi (obecnie brak systemu odprowadzenia ścieków). Rozbudowa DW 598 wraz z powiązaną funkcjonalnie budową obwodnicy południowej Olsztyna (połączenie węzłem „Jaroty”) usprawni wyjazd w kierunku na Szczytno i Mrągowo. Nowy układ drogowy daje możliwość lepszej obsługi oraz właściwego rozwoju dzielnicy Jaroty i Osiedla Generałów.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko – dalej raport ooś, przeanalizowane zostały dwa warianty inwestycyjne A i B, różniące się lokalizacją dobudowywanej jezdni, dostępnością do drogi wojewódzkiej oraz lokalizacją i rodzajem skrzyżowań.

W wariantcie A założono utrzymanie przebiegu lewej jezdni po śladzie istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 598 i dobudowę drugiej jezdni po stronie prawej, od strony zabudowy rozproszonej. Pozwoli to na ograniczenie ingerencji w teren leśny znajdujący się po lewej

stronie drogi, kosztem przybliżenia się do zabudowy mieszkaniowej po drugiej stronie drogi. W wariantcie tym, ze względu na bliskość zabudowy, nie ma możliwości zlokalizowania równoległych do drogi głównej dróg serwisowych obsługujących teren przyległy. Na jezdni prawej drogi wojewódzkiej przewidziano wjazdy z działek, których liczba, ze względu na poziom bezpieczeństwa na drodze będzie ograniczona.

W wariantcie B zakłada się dobudowę drugiej jezdni po stronie lewej (po stronie lasu) oraz dostępność do drogi głównej poprzez zjazd na drogę serwisową. Taka lokalizacja dobudowanej jezdni pozwala na utrzymanie obecnych odległości jezdni od zabudowy rozproszonej, kosztem większego wejścia w teren lasu, a co za tym idzie z większą wycinką drzew. Wariant ten umożliwi budowę równoległych do drogi wojewódzkiej dróg serwisowych od strony terenu zabudowanego, które zapewnią będą dojazd do terenów przyległych i zwiększą bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przedsięwzięcie ma na celu rozbudowę omawianego odcinka drogi wojewódzkiej nr 598 do drogi dwujezdniowej, dwupasowej. Po rozbudowie będzie to droga klasy Z, kategorii ruchu KR5, o następujących podstawowych parametrach projektowanej drogi:

- przekrój – 2x2,
- kategoria ruchu – KR5,
- prędkość projektowa na terenie zabudowanym – 50 km/h,
- prędkość projektowa poza terenem zabudowanym – 60 km/h,
- szerokość jezdni głównej – 2x7,0 m,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego – 3,0 m,
- szerokość poboczy gruntowych – 1,0 m,
- szerokość zatok autobusowych – 3,0 m,
- szerokość chodników – 1,5 m do 3,0 m,
- szerokość ścieżek rowerowych 1,5 m do 2,5 m,
- szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 4,0 m (w tym 1,5 m pieszy i 2,5 m rowerowy),
- dostępność do drogi z terenu przyległego poprzez drogi serwisowe.

Rozbudowana droga wojewódzka nr 598 krzyżować się będzie z:

- ul. Bajkowa/Dorantta w km ok. 0+378 za pomocą skrzyżowania skanalizowanego,
- ul. Smerfów w km ok. 0+480 przy pomocy prawoskrętów,
- ul. Przyrodniczą w km ok. 0+909 za pomocą skrzyżowania skanalizowanego,
- drogą planowaną do budowy (2KL) w km ok. 1+490 za pomocą ronda,
- drogą planowaną do budowy (2KL) w km ok. 2+083 za pomocą prawoskrętów,
- ul. Warmiński Las w km ok. 2+557 za pomocą ronda.

W zakres planowanych robót związanych z rozbudową przedmiotowej drogi wchodzi:

- roboty rozbiórkowe, w tym rozbiórka konstrukcji istniejącej jezdni na odcinku zamiejskim,
- wycinka kolidujących z rozbudową drzew i krzewów,
- roboty ziemne (korytowanie) pod jezdnię dobudowywaną, drogi serwisowe, chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, zjazdy, parking, zatoka do ważenia pojazdów,
- budowa nowej konstrukcji nawierzchni drogi głównej,
- budowa chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych,
- budowa i przebudowa zjazdów,
- budowa dróg serwisowych (tylko w przypadku realizacji inwestycji w wariantcie B),
- budowa kanalizacji deszczowej na całej długości drogi, oświetlenia drogowego, kanału technologicznego,
- przebudowa kolizji z siecią telekomunikacyjną, wodociągową, energetyczną, gazową,

- ciepłowniczą oraz kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Bajkową/Dorantta,
- budowa elementów systemu ITS,
- budowa parkingu dla samochodów osobowych (12 miejsc),
- budowa zatoki do ważenia pojazdów,
- budowa ekranów przeciwakustycznych,
- budowa wygrodzeń przeciwwtargnieniowych dla zwierząt dużych, średnich wraz z barierą dla herpetofauny.

Z przeprowadzonej na potrzeby raportu ooś analizy wielokryterialnej wynika, że sumarycznie mniej konfliktowym środowiskowo jest wariant B, który okazał się lepszy w analizie kryteriów środowiskowych: społecznych (lepsze skomunikowanie rozbudowanej drogi z zabudową, odsunięcie inwestycji od zabudowy) i emisyjnych (odsunięta od zabudowy droga po rozbudowie, w stosunku do bliżej położonego wariantu A, spowoduje mniejsze oddziaływania emisyjne i lepsze możliwości ekranowania). Natomiast wariant A okazał się być lepszy jedynie w kryteriach przyrodniczych ze względu na mniejszą skalę wycinki drzew oraz mniejszą utratę stanowisk gatunków chronionej fauny. Biorąc pod uwagę wyniki analizy wielokryterialnej, do realizacji wskazano wariant B przedsięwzięcia.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów. We wszystkich analizach i obliczeniach prognostycznych w raporcie ooś wzięto pod uwagę skumulowane oddziaływanie przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej z sąsiadującymi, istniejącymi i projektowanymi szlakami komunikacyjnymi, takimi jak: ul. Bukowskiego, połączenie Alei Warszawskiej z ul. Bukowskiego i obwodnica Olsztyna.

Do analiz emisyjnych w niniejszym opracowaniu przyjęto dane z „Prognozy ruchu dla DW 598” autorstwa Biura Konsultacyjno-Projektowego Inżynierii Drogowej TRAFIK s.c. dla dwóch horyzontów czasowych, tj. dla roku 2018 (planowany rok oddania do użytkowania obwodnicy Olsztyna) i 2027. W obliczeniach uwzględniono pojazdy osobowe i dostawcze (razem), pojazdy lekkie i pojazdy ciężkie (sumarycznie: autobusy, pojazdy ciężarowe i pojazdy ciężarowe z przyczepami).

Prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Budowa nowej nawierzchni drogi będzie polegała na wykorytowaniu drogi, wykonaniu od dołu warstwy mrozochronnej z pospółki, następnie podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego (stabilizowanego mechanicznie), podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego oraz warstw z betonu asfaltowego (wiązącej i końcowej warstwy ścieralnej). Beton asfaltowy będzie dowożony na plac budowy z wytwórni zewnętrznej i bezpośrednio będzie wbudowywany. Prace związane z realizacją inwestycji prowadzone będą jedynie w porze dziennej. Czasowe oddziaływanie na powierzchnię ziemi będą miały zaplecza budowy, bazy transportowe i składowiska materiałów, które zostaną zlokalizowane poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenie, wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji. Teren postoju maszyn budowlanych i magazynowania odpadów będzie utwardzony i zabezpieczony przed przedostaniem się zanieczyszczeń w głąb ziemi. Plac budowy należy systematycznie porządkować w trakcie prowadzonych prac, a po zakończeniu teren zrehabilitować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

Na placu budowy zapewniona zostanie prawidłowa eksploatacja sprzętu budowlanego i środków transportu. Zalecono korzystanie ze sprzętu wyposażonego w elementy zmniejszające emisję hałasu i zanieczyszczeń do środowiska oraz dbałość o sprzęt budowlany, okresowe przeglądy, które ograniczą możliwość wycieków substancji ropopochodnych do warstwy wodonośnej. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy

odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Na zapleczu budowy bazować będą maszyny drogowe (przede wszystkim koparki, ciężarówki, wywrotki). Rozbiórka istniejącej nawierzchni będzie prowadzona będzie etapami, z czasowym składowaniem pozyskanego z rozbiórki materiału (przede wszystkim kamieni brukowych) i docelowym wywozem elementów starej konstrukcji drogi i jej podbudowy.

W wyniku realizacji planowanej inwestycji drogowej powstaną odpady związane z wycinką drzew i nawierzchni istniejącej drogi (płyt betonowych) oraz eksploatacją maszyn i urządzeń budowlanych. Dodatkowo odpadami powstającymi w trakcie prac budowlanych będą opakowania po materiałach budowlanych oraz niewielkie ilości odpadów socjalno-bytowych (np.: opakowania po żywności spożywanej przez pracowników). Prace budowlane organizowane będą w sposób zapobiegający lub minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych, a wszystkie powstające odpady, w pierwszej kolejności, będą poddawane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania. Niezanieczyszczony grunt z wykopów będzie wykorzystany na terenie budowy. W związku z koniecznością poprowadzenia nowego szlaku drogowego na nasypach i dużym zapotrzebowaniem na materiał nośny, nie przewiduje się w żadnym z wariantów powstania nadmiaru mas ziemnych. Nie planuje się również istotnej wymiany gruntu. W wariantcie B nastąpi wydobywanie gruntu pod nową konstrukcję drogi, jednak jego ilość będzie niższa niż zapotrzebowanie na grunty do utworzenia nasypów. W związku z powyższym dla tego wariantu nie przewiduje się powstania nadmiaru mas ziemnych. Zaplanować należy z wyprzedzeniem sposoby i miejsca czasowego magazynowania wydobytego gruntu, zwłaszcza nienośnego (półpłynnego) w bezpiecznym miejscu tak, aby materiał ten nie stanowił zanieczyszczenia terenu i nie generował spływów do podmokłych obniżen terenu lub w kierunku jeziora Bartąg. W trakcie przebudowy drogi konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy do urządzania terenów zieleni przydrożnej. Zaleca się, aby humus przeznaczyć do zadarniania nowego sąsiedztwa drogowego w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki i nie wywozić go na znaczne odległości. Jest on bowiem bankiem nasion roślin przywiązanych do określonych siedlisk oraz może różnić się składem gleby. Odpady budowlane będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych, a następnie przekazywane do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.

W trakcie okresowych remontów drogowych w czasie eksploatacji drogi powstawać będą odpady w postaci masy bitumicznej oraz substancje zawierające kruszywo. Okresowo wykonywane prace pielęgnacyjne zieleni przydrożnej wygenerują odpady organiczne. Systematycznie powstającym odpadem związanym z eksploatacją drogi będą zanieczyszczenia wydobywane podczas czyszczenia osadników i piasek po akcji zimowego zwalczania śliskości na drodze. Na etapie eksploatacji drogi wszystkie odpady, w tym odpady niebezpieczne powstające podczas konserwacji oświetlenia (światłówki), będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich odzysku bądź unieszkodliwienia. Odpady będą gromadzone selektywnie, magazynowane w wydzielonych i oznakowanych miejscach, a odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych oznakowanych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji zawartych w tych odpadach i zlokalizowanych w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu ewentualnych wycieków z tych odpadów.

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi obejmie w szczególności pas drogowy oraz zaplecze budowy. Lokalnie zniszczone zostaną także miejsca przeznaczone do składowania materiałów wykorzystywanych do budowy i parku maszynowego. Ze względu na skalę analizowanego przedsięwzięcia, będą to oddziaływania niewielkie obszarowo.

Wykonane na potrzeby rozbudowy odcinka drogi nr 598 rozpoznanie warunków geologicznych terenu nie wskazało na potrzebę wymiany nienośnych partii gruntów. Przewidziane w ramach inwestycji prace ziemne nie spowodują istotnych zmian w budowie geologicznej, a jedynie lokalnie i w niewielkim stopniu mogą zmienić układy miąższości przypowierzchniowych partii czwartorzędu. Jednak, aby nie dopuścić do zmiany w naturalnym profilu geologicznym, w wypadku niwelacji obniżen terenowych należy używać gruntu występującego w naturalnym podłożu (gliny lub piasku).

W sąsiedztwie przedmiotowej drogi, zarówno na terenie miasta Olsztyn i gminy Stawiguda nie ma terenów użytkowanych intensywnie pod uprawy. Dominują tu gleby o niskich klasach bonitacyjnych, wobec czego, zajęcie terenu pod nowy pas DW 598 nie spowoduje znaczących strat w glebach. W trakcie rozbudowy infrastruktury drogowej może dojść lokalnie, w obrębie pasa drogowego do zmiany stosunków wodnych (przesuszenie lub podtopienie gruntu) oraz niszczenia struktury i porowatości gleby. Prace ziemne obejmą zdjęcie warstwy humusu pod projektowaną infrastrukturę drogową (średnio 15 cm). Przewiduje się zgromadzenie części objętości humusu na składowisku przyobiektowym, w odległości 1 km w celu późniejszego wykorzystania.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu i wibracji, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, pojazdów i innych urządzeń. Oddziaływanie to będzie miało zasięg lokalny, w rejonie robót budowlanych, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym, w miejscach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową należy wszelkie prace budowlane oraz transport prowadzić jedynie w godzinach dziennych. Hałas powodowany przez pracę maszyn, można zminimalizować poprzez stosowanie sprawnych, dobrze konserwowanych, posiadających aktualne atesty urządzeń. Dodatkowo wskazano, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały równocześnie. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Na etapie użytkowania przedmiotowej drogi źródłem hałasu będzie odbywający się po niej ruch pojazdów. Dla analizowanej drogi przeprowadzono w raporcie o oś analizę uciążliwości akustycznej, na podstawie prognozowanego natężenia ruchu na rok 2018 i 2027, z uwzględnieniem struktury pojazdów oraz ich prędkości. W przedłożonym raporcie o oś przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej, obliczone przy użyciu oprogramowania Traffic Noise 2010 PE opartego na modelu obliczeniowym zgodnym z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31-133". Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi zidentyfikowano tereny podlegające ochronie akustycznej: tj. faktycznie zagospodarowane tereny o funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej. Na mapach dołączonych do raportu o oś przedstawiono wyniki zasięgu oddziaływania hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji drogowej w postaci izofon (linii o stałym natężeniu dźwięku): 61 dB (zabudowa jednorodzinna) i 65 dB (zabudowa wielorodzinna i zagrodowa) dla pory dnia oraz 56 dB dla pory nocy. Ponieważ z przeprowadzonych obliczeń wynikają przekroczenia norm hałasu przy najbliższej położonej zabudowie mieszkaniowej, w raporcie o oś ustalono lokalizację i parametry ekranów akustycznych, stosownie do norm określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych

poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Długość planowanych do realizacji ekranów w wybranym wariantcie B wyniesie ok. 1 487 m. Ekranu mogą być wykonane jako odbijające, w miarę możliwości nieprzezroczyste, w większości o wysokości 4,0 m. Jedynie ekran akustyczny nr 2 będzie miał kształt odwróconej litery L o wysokości 5,0 m z dodatkowym zagięciem w stronę drogi pod kątem 45° i o długości 1,0 m. Wszystkie ekrany zostaną posadowione za krawędzią jezdni południowo-zachodniej. W sentencji decyzji wskazano, aby wkomponować ekrany w otoczenie, obsadzając je roślinnością pnącą. Wskazano również, aby na odcinkach sąsiadujących z terenami obecnie niezagospodarowanymi, oznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako teren podlegający ochronie akustycznej, zarezerwować w pasie drogowym miejsce na ewentualne posadowienie w przyszłości ekranu akustycznego. Stosownie do przeprowadzonych w raporcie obliczeń, po zastosowaniu wskazanych w sentencji niniejszej decyzji zabezpieczeń akustycznych, hałas komunikacyjny z projektowanego układu drogowego nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu określonego w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska.

Niemniej jednak, w celu weryfikacji obliczeń, sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej oraz dla oceny rzeczywistych oddziaływań hałasowych przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazano na konieczność przeprowadzenia pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych na tereny wymagające ochrony przed hałasem, w miejscach wskazanych w sentencji decyzji. Wyniki analizy porealizacyjnej pozwolą na zdecydowanie o konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, pomimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będzie proces spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych, dowozem materiałów sypkich (kruszyw) oraz wycinką drzew. Ponadto, podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia, związane głównie z procesem korytowania i formowania trasy nowej drogi, manipulacji masami ziemnymi i z dowozem kruszyw. W czasie układania nawierzchni asfaltowej, w ciągu jednego dnia powstawać będzie lokalnie niewielka emisja par asfaltu. Emisje te, dla obu analizowanych wariantów inwestycyjnych, będą odczuwalne tylko lokalnie. Na etapie budowy należy ograniczyć oddziaływania związane z emisją pyłów poprzez odpowiednie magazynowanie i transportowanie pylnych materiałów budowlanych w obrębie placu budowy. Zasięg tego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia prowadzenia prac budowlanych. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Niemniej jednak prace budowlane związane z rozbudową przedmiotowej drogi będą prowadzone na terenach sąsiadujących z zabudową mieszkaniową i dlatego wskazano, aby w tych miejscach, w miarę możliwości, prace hałaśliwe i związane z pyleniem prowadzić poza szczytem letnich upałów.

W raporcie o oś przeprowadzone zostały analizy podstawowego zanieczyszczenia motoryzacyjnego, definiującego uciążliwość drogi dla czystości powietrza, tj. tlenków azotu, benzenu i pyłu PM_{2,5}. Kierując się zasadą ostrożności, emisję frakcji pyłowej 2,5 um przyjęto jako 100 % emisji pyłu ogółem. Pozostałe zanieczyszczenia emitowane ze spalinami pominięto, jako niedecydujące o stopniu uciążliwości emisji drogowej dla środowiska. Prognozy zanieczyszczeń określone zostały dla roku 2018 oraz 2027 r. Na podstawie

ustalanej emisji z poszczególnych odcinków dróg dla obu wariantów inwestycyjnych oraz wykonanych wyliczeń maksymalnych stężeń zanieczyszczeń pochodzenia motoryzacyjnego wokół przyszłego połączenia drogowego stwierdzono, że oddziaływania na czystość powietrza, niezależnie od wybranego do realizacji wariantu, będą niższe od poziomów dopuszczalnych i poziomów odniesienia. Obliczenia wykonano na poziomie 1,5 m nad poziomem terenu, a w rejonie 6-piętrowych budynków osiedla Tęczowy Las (stojących przy samej drodze) – w kilku punktach na wyższych poziomach budynków. Najwyższe stężenia będą dotyczyć podstawowego zanieczyszczenia motoryzacyjnego powietrza tj. tlenków azotu i mogą wynieść ok. połowy średniorocznego stężenia dopuszczalnego tego zanieczyszczenia w powietrzu.

Powstałe podczas budowy inwestycji ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Ponadto, na wypadek wystąpienia w sytuacjach awaryjnych wycieku substancji szkodliwych, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i gleby, wykonawca robót będzie zaopatrzony w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji drogowej czynnikiem zanieczyszczającym środowisko gruntowo-wodne może być spływ wód opadowych i roztopowych z projektowanej nawierzchni drogowej. Wody roztopowe i deszczowe będą odprowadzane kanalizacją deszczową. Przewidywane prace ziemne związane z deniwelacją terenu prowadzone na terenie występowania przypowierzchniowych zawodnionych utworów piaszczystych wymagać będą odwodnienia, co spowoduje zmiany w zaleganiu naturalnego zwierciadła wody zarówno w okresie budowy drogi, jak i jej eksploatacji. II poziom wodonośny o charakterze użytkowym, występujący pod nakładem słabo i trudno przepuszczalnych gruntów spoistych (powyżej 10 m), nie powinien być bezpośrednio narażony na negatywne oddziaływanie projektowanej drogi. Wyniki wierceń geotechnicznych wykonanych wzdłuż projektowanej drogi wykazały, że na terenie tym nie ma płytkiego zalegania wód gruntowych, a najpłytsze nawiercone poziomy wód gruntowych to ok. 4 m ppt. Oznacza to, że właściwie wszystkie prace ziemne będzie się prowadziło w suchym gruncie, bez kontaktu z wodą gruntową, wobec czego nie istnieje zagrożenie dla wody podziemnej II poziomu wodonośnego.

Etap budowy może mieć niekorzystny wpływ na środowisko wodne, w tym stosunki wodne oraz ewentualne, lokalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych, głównie cieków krzyżujących się z drogą. Przedmiotowa droga nie koliduje z ciekami wodnymi, więc nie ma zagrożeń jakimikolwiek spływami z budowy.

Przedmiotowa droga na odcinku od początku inwestycji do ul. Dorantta po realizacji będzie odwadniana w sposób dotychczasowy, tj. do kanalizacji deszczowej miejskiej w ul. Płoskiego. Na odcinku DW 598 od skrzyżowania z ul. Dorantta (km ok. 0+378) do skrzyżowania z ul. Przyrodniczą (km ok. 0+909), w tym też z drogi serwisowej, wody opadowe i roztopowe będą zbierane do kolektora deszczowego nr XV o średnicy Ø 800 mm. Na odcinku tym nie przewiduje się odprowadzania z jezdni jakichkolwiek odpływów do ziemi (np. do rowów przydrożnych). Kolektor deszczowy XV przed wylotem do rzeki Łyny posiada lokalną oczyszczalnię wód deszczowych w Brzezinach. Odwodnienie fragmentu projektowanej drogi od skrzyżowania z ul. Przyrodniczą (km ok. 0+909) do końca opracowania wraz z drogą serwisową odbywać się będzie również poprzez wpusty uliczne do istniejącego w Bartągu (gmina Stawiguda) kolektora deszczowego w ul. Grabowej. Odprowadzenie ścieków tym kolektorem jest zabezpieczone przy ul. Przyrodniczej separatorem lamelowym o przepustowości 1200 l/s. Na zakończeniu tego odcinka kanalizacji zostanie zamontowane urządzenie podczyszczające, składające się z osadnika zawieszin i

separatora lamelowego ropopochodnych. Ciągi pieszo-rowerowe będą odwadniane powierzchniowo na teren przyległy. Do retencjonowania dużych odpływów wód podczas nawalnego deszczu wykorzystany będzie dolny odcinek kanału w ul. Grabowej/Przyrodniczej, którego pojemność jest ok. 3 razy większa od przepustowości kanalizacji w drodze.

Przedmiotowy odcinek przedsięwzięcia znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 20 o symbolu europejskim PLGW720020, leżącej w regionie wodnym Łyna i Węgorapy. Teren inwestycji znajduje się w głównym obszarze zasilania wód Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 213 OLSZTYN oraz częściowo w strefie przepływu wód oraz strefie drenażu. Teren ten jest izolowany od powierzchni, a stopień zagrożenia poziomów wodonośnych został określony jako średniozagrożony. Stan wód podziemnych na tym obszarze, wg Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly, jest ilościowo i chemicznie oceniany jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tego obszaru jest zapisana jako niezagrożona. Ścieki deszczowe z projektowanej drogi będą ujmowane w szczelne systemy i podczyszczane, co nie zagrazi osiągnięciu/utrzymaniu celów środowiskowych wód podziemnych.

Analizowane połączenie drogowe leży na terenie scalonej części wód powierzchniowych SW2012, należącej do zlewni rzeki Pregoly oraz na terenie zlewni jednolitych części wód powierzchniowych Łyna od dopływu z jeziora Jegłun do Kanału Dywity (PLRW700020584511). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoly z dnia 22 lutego 2011 r. (MP nr 49 z 2011 r., poz. 566), ww. jcwp sklasyfikowana jest jako rzeka nizinna żwirowa, jej czystość opisana jest jako zła, zaś osiągnięcie celów wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej - jako zagrożone. Odprowadzanie podczyszczonych ścieków z części od ul. Przyrodniczej do końca inwestycji za pomocą kolektora w ul. Grabowej docelowo do jeziora Bartąg będzie oznaczało odprowadzanie podczyszczonych ścieków do jcwp jeziornych PLLW30400 jezioro Bartąg. Jest to naturalna część wód objętych w złym stanie, obciążona ryzykiem nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych. Odpływy wód deszczowych i roztopowych będą jednak słabo obciążone ładunkami zanieczyszczeń. Wszystkie wody opadowe przed odprowadzeniem do środowiska będą podczyszczane. Z tego względu nie będzie zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych dla wskaźników stanu środowiskowego zdefiniowanych w ww. planie na etapie eksploatacji inwestycji. Stężenie limitowanych zanieczyszczeń w ściekach odprowadzanych z nawierzchni projektowanych jezdni (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych) będzie niższe od poziomów dopuszczalnych. Ścieki te nie będą zawierały związków biogenych decydujących o eutrofizacji wód.

Planowane przedsięwzięcie polegające na rozbudowie odcinka DW 598 nie jest dużym zamierzeniem inwestycyjnym i ma znaczenie jedynie lokalne. Analizowane przedsięwzięcie nie ma istotnego wpływu na emisję gazu cieplarnianego CO₂, a wywoła pozytywne skutki rozbudowy przedmiotowej drogi, tj. upłynnienie ruchu i łagodniejszą jazdę. Planowane przy realizacji inwestycji wylesienia w bardzo niewielkim tylko stopniu wpłyną na globalne zmiany klimatu. Infrastruktura drogowa jest szczególnie wrażliwa na zjawiska klimatyczne, takie jak: ulewne opady i silne wiatry oraz upały i temperatury oscylujące wokół 0°C. Mogą one powodować uszkodzanie elementów infrastruktury, szybką degradację stanu nawierzchni, obsunięcia ziemi, podtopienia terenu, tarasowanie dróg przez powalone drzewa i słupy energetyczne, uszkodzenie pojazdów i obiektów budowlanych, co przyczynić się może do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji drogi należy zapewnić mitygację tak, aby gwałtowne zjawiska meteorologiczne, wynikające ze zmian klimatu w minimalny sposób wpływały na inwestycję.

Plac budowy i zaplecza oraz parking maszyn i miejsce składowania materiałów należy lokalizować tak, aby nie dochodziło do podtopienia i spływów powierzchniowych z placu budowy. Również musi być zapewnione bezpieczeństwo pożarowe, gdyż ewentualny pożar na placu budowy mógłby zagrozić pobliskiemu lasowi i spowodować uwolnienie dużej ilości CO₂ do atmosfery. Podbudowy należy zaprojektować i zagęszczać tak, aby uniknąć możliwości powstania gruntów i ognisk wysadzeniowych. Warstwy betonów asfaltowych powinny być projektowane z wysokiej jakości mieszanek bitumicznych, charakteryzujących się wysoką mrozoodpornością, co nawet przy silnych mrozach lub częstych odwilżach zapewni trwałość nawierzchni zmodernizowanej drogi. Ekrany akustyczne będą posiadać bezpieczne fundamentowanie, aby gwałtowne wiatry nie zagrażały ich stabilności. Bezpośrednie zmiany mikroklimatu w sąsiedztwie drogi ograniczają się w zasadzie do pasa przydrożnego i nie mają istotnego wpływu na siedliska występujące poza liniami rozgraniczającymi inwestycji.

Dla obszaru, na którym przewiduje się planowaną rozbudowę drogi przeprowadzono inwentaryzację terenową, której celem było zidentyfikowanie chronionych siedlisk i stanowisk roślin chronionych, z uwzględnieniem gatunków i siedlisk wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz określenie potencjalnych zagrożeń, jakie może spowodować budowa drogi dla tych elementów środowiska w rejonie przecięcia z obszarami objętymi ochroną w ramach europejskiej sieci Natura 2000 ustanowionymi i projektowanymi do wprowadzenia. Inwentaryzacja wykonana została przez zespół autorski pod kierownictwem dr inż. Iwony Łaźniewskiej z Pracowni Badań Środowiskowych ACER.

Projektowana inwestycja, w końcowym odcinku ok. 200 m zlokalizowana jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Na terenie ww. obszaru obowiązują zakazy zgodne z uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakazy te nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego (art. 24 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody), jakim jest rozbudowa drogi wojewódzkiej. W związku z tym, przedmiotowa inwestycja nie narusza określonych zakazów.

Końcowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się ponadto w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. W sąsiedztwie inwestycji, spośród gatunków będących przedmiotami ochrony Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej stwierdzono dzięcioła czarnego *Dryocopus martius* oraz gąsiorka *Lanius collurio*. Żadne ze zidentyfikowanych stanowisk tych gatunków w obszarze nie jest bezpośrednio zagrożone realizacją inwestycji. Kolizja inwestycji z obszarem Ostoi przebiega na jego obrzeżach graniczących z zabudową miejską, w miejscu, gdzie nie stwierdzono siedlisk szczególnie cennych i istotnych dla populacji ptaków Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. W związku z tym uznano, że wynikające z realizacji rozbudowy DW 598 oddziaływania związane z uszczupleniem siedlisk oraz okresową uciążliwością związaną z prowadzonymi pracami nie będą znaczące dla tego obszaru.

Na terenie objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie jednego gatunku chronionych roślin – torfowca kończystego *Sphagnum Falla*. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409), gatunek ten podlega ochronie częściowej. Stanowisko tego gatunku, zinwentaryzowane ok. 100 m od osi jezdni nie będzie bezpośrednio zagrożone w związku z realizacją inwestycji. Na terenie objętym badaniami nie stwierdzono stanowisk chronionych grzybów. Jedynym stwierdzonym na inwentaryzowanym terenie siedliskiem chronionym (priorytetowym) jest torfowisko wysokie z roślinnością torfotwórczą, kod *7110. Siedlisko znajduje się w km 2+400 drogi, po lewej stronie drogi. Zasięg prowadzonych prac

budowlanych nie koliduje bezpośrednio z tym siedliskiem i nie spowoduje zagrożenia bezpośredniego dla fitocenozy i zasiedlającej je fauny.

Na terenie objętym badaniami nie stwierdzono stanowisk chronionych grzybów makroskopowych. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji lichenobioty stwierdzono występowanie pięciu gatunków porostów chronionych, w tym dwa objęte ochroną częściową (odnożyca mączysta *Ramalina farinacea* i wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum*) i trzy objęte ochroną ścisłą (odnożyca kępkowa *Ramalina fastigiata*, odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea* i obrotnica rzęsowata *Anaptychia ciliaris*). Plechy tych gatunków stwierdzono na 11 drzewach. Podczas wycinki dojdzie do usunięcia czterech drzew, na których stwierdzono chronione gatunki porostów (w tym jeden gatunek objęty ochroną częściową i trzy objęte ochroną ścisłą). W związku z niewielką skalą zniszczenia plech chronionych gatunków porostów planowana inwestycja nie wpłynie w istotny sposób na zachowanie lokalnych populacji wyżej wymienionych gatunków porostów.

W fazie realizacji inwestycji dojdzie do zniszczenia części siedlisk bezkręgowców - gatunków objętych ochroną częściową, dość powszechnie występujących. Zinwentaryzowano trzy mrowiska: dwa stanowiska mrówki rudnicy i jedno mrówki ćmawej. Mrowiska znajdują się z liniach rozgraniczających inwestycji i z uwagi na kolizję z przedsięwzięciem, są bezpośrednio zagrożone zniszczeniem. W sentencji postanowienia wskazano obowiązek podjęcia czynności zmierzających do przeniesienia mrowisk w sposób umożliwiający dalsze bytowanie mrówek.

Stosunkowo cennym dla bezkręgowców saproksylicznych jest obszar położony przy skrzyżowaniu z ul. Przyrodniczą, z uwagi na występowanie tam grupy drzew posiadających dziuple, martwice boczne i wypróchnienia oraz stojące martwe pnie drzew (dąb, klon, lipa, jesion). Drzewa te stanowią refugium dla wielu owadów saproksylicznych i jest to jedyny taki obszar na omawianym odcinku. W związku z kolizją z przedsięwzięciem (w obu wariantach), drzewa te będą przewidziane do wycinki. Jednakże, inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała występowania w nich pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, ani innych chronionych gatunków bezkręgowców saproksylicznych.

Na obszarze inwestycji zaobserwowano występowanie czterech gatunków płazów: ropucha szara *Bufo bufo*, żaba trawna *Rana temporaria*, żaba moczarowa *Rana arvalis* oraz żaba jeziorkowa *Rana lessonae*. W obszarze inwentaryzacji stwierdzono tylko jedno miejsce rozrodu płazów oraz jeden zbiornik wodny, w którym płazy nie występowały, chociaż potencjalnie stanowi on dla nich miejsce rozrodu. W obszarze torfowiska, położonego na lewo od km 2+400, stwierdzono gody żab moczarowych (łącznie ok. 400 osobników) w rozproszonych zastoiskach wody. Ponadto odbywały tu gody żaby trawnej (ok. 30 osobników) oraz żaby jeziorkowej (ok. 200 osobników). Siedlisko to nie jest zagrożone zniszczeniem. W rejonie projektowanej inwestycji należy spodziewać się lokalnej migracji płazów do wskazanego wyżej miejsca ich rozrodu (rejon km 2+400). W trakcie wizji nie stwierdzono jednak osobników przekraczających drogę wojewódzką w rejonie torfowiska. Planowana inwestycja nie zniszczy istotnych siedlisk płazów, nie naruszy miejsc ich rozrodu oraz nie wpłynie na możliwość migracji płazów. W sentencji decyzji wskazano na konieczność zabezpieczenia przed możliwością wejścia płazów na pas jezdni poprzez montaż płotków przeciwwtargnieniowych w miejscach szczególnie narażonych, zarówno na czas budowy (tymczasowych), jak i na czas eksploatacji drogi.

Podczas inwentaryzacji nie stwierdzono występowania gadów na analizowanym obszarze. Wyjątek stanowi obszar na końcu odcinka, przy połączeniu z planowaną obwodnicą Olsztyna, gdzie został wycięty pas lasu. W tym rejonie spotkano (jeden raz) samca jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. Ponieważ badany teren nie stanowi istotnego siedliska gadów

planowana inwestycja nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na lokalne populacje tych zwierząt.

Projektowane warianty przedsięwzięcia nie kolidują z żadnym zbiornikiem wodnym ani obszarami podmokłymi. Najbliżej rozbudowywanej drogi wojewódzkiej znajduje się jezioro Bartąg, jednakże biorąc pod uwagę minimalną odległość od inwestycji (ok. 600 m) oraz projektowany, szczelny system odwodnienia modernizowanej drogi, nie przewiduje się jakiegokolwiek negatywnego wpływu na florę i faunę akwenu.

Podczas inwentaryzacji stwierdzono występowanie 45 gatunków ptaków, które uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe. W granicach obszaru objętego inwentaryzacją stwierdzono 215 par ptaków (głównie ptaki siedlisk antropogenicznych oraz leśnych). Podczas prac budowlanych przekształcone zostaną siedliska lęgowe zajmowane przez następujące gatunki: bogatka *Parus major*, kapturka *Sylvia atricapilla*, Ierka *Lullula arborea*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, piegża *Sylvia curruca*, pleszka *Phoenicurus phoenicurus*, rudzik *Erithacus rubecula*, szpak *Sturnus vulgaris*, zięba *Fringilla coelebs* (łącznie 19 par ww. gatunków ptaków). Wśród ptaków, których siedliska ulegną przekształceniu, prócz Ierki nie ma gatunków szczególnie rzadkich i zagrożonych w skali kraju lub regionu. Z uwagi na położenie inwestycji w obszarze zabudowy podmiejskiej oraz od lat istniejącej drogi, prognozowane oddziaływania związane z hałasem powodowanym pracami budowlanymi oraz płoszeniem ptaków, nie będą znacząco większe od poziomów obecnie występujących w tym rejonie. Wycinka drzew w rejonie inwestycji dotyczyć będzie zwartych drzewostanów, jednakże utrata siedlisk nie będzie znacząca dla lokalnej populacji ptaków. Wycinka wszystkich drzew i krzewów przeprowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków. Lokalizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania ekranów akustycznych. Z uwagi na duże prawdopodobieństwo kolizji ptaków z ekranami należy projektować ekrany nieprzezroczyste. Jednakże w przypadku konieczności zastosowania ekranów przezroczystych należy zastosować pionowe lub poziome pasy, zgodnie z zaleceniami wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji. Przy zastosowaniu ww. środków minimalizujących planowana inwestycja nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na lokalne populacje ptaków.

Ze względu na podmiejski charakter inwestycji, zabudowę w sąsiedztwie drogi oraz budowaną obwodnicę Olsztyna, która w istotny sposób zmieni kierunki migracji ssaków w terenie oraz odetnie częściowo wędrówki zwierząt dużych i średnich w kierunku miasta, nie stwierdzono konieczności budowy przejść dla zwierząt na analizowanym odcinku drogi. Ze względu na zagrożenie kolizją ze zwierzętami średnimi i dużymi, w sentencji niniejszej decyzji wskazano na konieczność zaprojektowania siatki przeciwwtargnieniowej od strony lasu. Sąsiadująca inwestycja tj. obwodnica południowa Olsztyna oraz rejon węzła „Jaroty” będzie wygrodzony takimi siatkami na odcinku kilkuset metrów od punktu stanowiącego koniec opracowania DW 598. W przypadku braku wykonania kontynuacji tego wygrodzenia na analizowanym odcinku, migrujące zwierzęta będą próbowały wtargnąć na jezdnię w miejscu zakończenia siatki. Konieczne jest zatem powiązanie wygrodzeń przeciwwtargnieniowych dla obwodnicy z siatką zabezpieczającą od odcinka DW 598. Ze względu na rekreacyjny charakter ścieżki pieszko-rowerowej projektowanej między pasem drogowym a lasem wskazano, aby obsadzić siatkę pnączami, co uczyni ją bardziej widoczną dla fauny oraz pozwoli wkomponować wygrodzenia w krajobraz.

Droga DW 598 nie przecina większych struktur, takich jak doliny rzek. Nie stwierdzono tu żadnych pasm zadrzewień, dla których stwierdzono szlak przemieszczania się nietoperzy. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono przeważnie niski poziom aktywności poszczególnych gatunków nietoperzy, co wskazuje, że droga stanowi lokalną trasę przelotów o mniejszym znaczeniu dla nietoperzy. Nie stwierdzono w otoczeniu drogi obecności

gatunków nietoperzy najbardziej narażonych na kolizje, czyli gatunków zwykle latających nisko na terenie, takich jak np. nietoperze z rodzaju *Myotis* (nocki). Niemal wzdłuż całego odcinka drogi (po wschodniej stronie) występuje krawędź lasu, dlatego poszerzenie pasa drogowego nie spowoduje przerwania struktury trasy przelotów a jedynie zmodyfikuje położenie skraju lasu, co nie wpłynie na wysokość przelotów nietoperzy w okolicy. Efekt bariery może natomiast ulec zwiększeniu w przypadku znaczącego zwiększenia długości odcinków oświetlonych drogi. Dlatego, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania drogi na nietoperze należy unikać oświetlania drogi poza obszarami zabudowanymi, zwłaszcza krawędzi lasu. Natomiast projektowane oświetlenie powinno się charakteryzować niską emisją UV, możliwie niskim natężeniem (jasnością) emitowanego światła i niskim stopniem rozpraszania światła zwłaszcza na wszelkie zadrzewienia (światło powinno być, w jak największym stopniu, ukierunkowane i oświetlać jezdnie oraz chodniki). W toku przeprowadzonych badań nie zlokalizowano w obszarze inwestycji kolonii rozrodczych oraz innych typów schronień dziennych. Nie przewiduje się wyburzeń budynków, wskutek czego nie dojdzie do zniszczenia schronień letnich, w tym również kryjówek kolonii rozrodczych w budynkach. W obrębie zadrzewień przewidzianych do wycinki nie zidentyfikowano kryjówek nietoperzy. Ze względu jednak na potencjalne prawdopodobieństwo wykorzystywania drzew przez nietoperze w okresie jesiennym (zwłaszcza większych drzew), konieczne jest przeprowadzenie wycinki drzew o obwodzie powyżej 60 cm poza okresem sezonowej aktywności nietoperzy od wiosny do jesieni. W pasie wykonywanych prac inwestycyjnych nie stwierdzono obiektów mogących stanowić miejsca zimowania większych liczebności nietoperzy. Inwestycja nie obejmuje także wyburzeń jakichkolwiek obiektów mogących stanowić hibernacula. Na podstawie przeprowadzonego rozpoznania ocenia się, że planowane prace nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na schronienia nietoperzy i na potencjalnie znajdujące się w okolicy miejsca ich zimowania.

Planowany do rozbudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 598 jest od dziesięcioleci wykorzystywanym ciągiem komunikacyjnym. Oba warianty przedsięwzięcia wykorzystują przebieg istniejącej jezdni, zmieniając jej szerokość i przekrój poziomy drogi. Zarówno na etapie prac budowlanych jak i po oddaniu do użytku nowej drogi w krajobrazie pojawi się nowa dominanta - szersza droga czteropasmowa z pasem rozdzielającym między jezdniami, drogą zbiorczą oraz ekranami akustycznymi w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Obecnie przedmiotowa droga jest jednojezdniowa, dwupasowa, o średniej szerokości 6 m. Nie planuje się budowy żadnych obiektów stanowiących istotnej dominanty krajobrazowej, takich jak: wiadukty, mosty, estakady. Do ważniejszych zmian w krajobrazie w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia należy zaliczyć rozwój budownictwa mieszkaniowego (domy wielorodzinne i jednorodzinne). Oddziaływanie skumulowane inwestycji drogowej z budownictwem może skutkować zmniejszeniem atrakcyjności terenów w rejonie inwestycji dla ptaków i nietoperzy, zmniejszeniem liczby i powierzchni żerowisk, redukcją liczby schronień, tworzeniem barier ekologicznych oraz zanieczyszczeniem krajobrazu światłem (w przypadku nietoperzy). W celu wkomponowania ekranów akustycznych w istniejące zagospodarowanie terenu wzdłuż ekranów akustycznych, wykonanych z materiałów nieprzezroczystych należy zastosować nasadzenia pnączy, które mogą podnosić efektywność pochłaniania hałasu oraz wpływać pozytywnie na walory estetyczne tych przegród. Największy wpływ na walory krajobrazowe będzie wywierała wycinka drzew. Projektowane warianty przebiegają wzdłuż linii lasu zlokalizowanego na wschód od rozbudowywanej DW 598, złożonego głównie z takich gatunków jak: sosna pospolita, lipa drobnolistna, jesion wyniosły, klon pospolity, świerk pospolity, dąb szypułkowy i brzoza brodawkowata. Wariant B jest odsunięty od osi istniejącej drogi w kierunku wschodnim i w większym stopniu

zajmuje tereny leśne (5,01 ha), niż wariant A zbliżony do linii zabudowy (1,50 ha). W pasie drogowym w wariantcie B wyciętych zostanie 205 sztuk drzew przydrożnych oraz większość krzewów rosnących w pasie drogowym. Drzewa będące w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone na czas budowy przed uszkodzeniami mechanicznymi. W tym celu, zaplecza budowy lokalizowane będą z dala od istniejących zadrzewień. Ponadto, w obrębie bryły korzeniowej, prace budowlane prowadzone będą z zachowaniem szczególnej ostrożności (bez użycia sprzętu ciężkiego). W celu zrekompensowania strat w środowisku roślinnym spowodowanych budową inwestycji, a także złagodzenia jej negatywnego wpływu na otaczający krajobraz wykonane zostaną nasadzenia zastępcze, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów. Wzdłuż odcinków bezpośrednio przyległych do lasów będą to nasadzenia z gatunków drzew odpowiadających właściwemu typowi siedliskowemu przyległych kompleksów. Na pozostałych odcinkach należy utrzymać kulturowy charakter nasadzeń wynikający z obecnych uwarunkowań terenu, stosując do uzupełnień gatunki, z których zbudowana jest historyczna, chroniona jako zabytek aleja w osi DP1374N tj.: głównie lipa drobnolistna *Tilia cordata*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior* i klon pospolity *Acer platanoides*. Nasadzenia będą stanowić szpaler lub obustronną aleję. Wpływ wycinki roślinności na zasoby florystyczne nie będzie istotny, ze względu na brak stanowisk cennych roślin i grzybów. Oddziaływania dla fauny wynikać będą z ograniczenia potencjalnych miejsc lęgowych dla ptaków i nietoperzy. Do gatunków, które mogą stracić siedliska lęgowe w wyniku wycinki drzew należą głównie: bogatka, modraszka, kapturka, lerka, piecuszek, piegża, pleszka, rudzik, szpak, zięba. Biorąc pod uwagę liczbę par, które mogłyby zasiedlać przeznaczone do wycinki drzewa oraz ich otoczenie, utrata siedlisk nie będzie znacząca dla lokalnej populacji ptaków. Obecnie teren planowanej wycinki poddany jest dużej presji ze strony przylegającej drogi oraz intensywnego użytkowania traktu rowerowo-pieszego przez okolicznych mieszkańców.

Pomimo stwierdzenia braku negatywnego oddziaływania na obszary chronione oraz zidentyfikowane gatunki chronione należy mieć na uwadze, iż na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z:

- 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
 - 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
 - 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 r., poz. 1348),
- wprowadzone zostały zakazy w stosunku do dziko występujących gatunków chronionych. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych w ww. rozporządzeniach oraz w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.). Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków zwierząt określone w art. 52 ust. 1 pkt 1 (np. umyślne zabijanie; umyślne okaleczanie lub chwywanie; umyślne niszczenie ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych; niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania; niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień) mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie art. 56 ust. 2 pkt 1 i pkt 2 (pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w art. 56 ust. 4) ww. ustawy na wykonywanie czynności podlegających zakazom, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą i częściową. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny (art. 131 pkt 14 ustawy o ochronie przyrody). W odniesieniu do siedlisk lub gniazd chronionych gatunków ptaków, nietoperzy zlokalizowanych w lasach lub zadrzewieniach konieczne będzie uzyskanie decyzji derogacyjnej na niszczenie gniazd i

siedlisk tych gatunków. W przypadku porostów, występujących na drzewach przeznaczonych do usunięcia konieczne będzie uzyskanie odstępstwa od zakazu umyślnego niszczenia okazów oraz ich siedlisk lub ostoi. Przeniesienie mrowisk kolidujących z inwestycją możliwe będzie po uzyskaniu zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstępstwo od zakazu chwytania, przetrzymywania, transportowania, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania w inne miejsca oraz częściowego zniszczenia lub uszkodzenia mrowiska.

Przeprowadzona analiza nie wykazała istnienia w promieniu kilku kilometrów od analizowanego połączenia drogowego żadnych miejsc zagrożonych występowaniem ruchów masowych ziemi, jak również żadnej kolizji nowego szlaku komunikacyjnego ze złożami, bądź obszarami górniczymi. Na terenie miasta udokumentowano jedno złoż surowców ilastych ceramiki budowlanej Karolin, które było eksploatowane do 1992 r. oraz złoża żwirów i piasków w okolicach Rusi (ok. 5 km od inwestycji). W obrębie miasta zidentyfikowano 16 torfowisk, jednakże żadne z nich nie jest eksploatowane i nie znajduje się w sąsiedztwie przewidzianego do rozbudowy odcinka DW 598.

Żaden z obiektów chronionych w ramach ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 ze zm.) nie wchodzi w kolizję z inwestycją, niezależnie od wariantu. Najbliższe obiekty znajdują się na terenie wsi Bartąg (Gmina Stawiguda) - poza zasięgiem prac budowlanych oraz oddziaływaniem drogi na etapie eksploatacji. Na terenie planowanego przedsięwzięcia, jak również w zasięgu prac budowlanych nie stwierdzono żadnego stanowiska archeologicznego. Jednakże, zgodnie ze stanowiskiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie, ze względu na zapewnienie ochrony nierozpoznanej substancji zabytkowej kulturowego dziedzictwa archeologicznego, niezbędne jest prowadzenie prac ziemnych pod nadzorem archeologicznym.

Zmodernizowany odcinek drogi wojewódzkiej będzie ciągiem komunikacyjnym, stanowiącym lokalne połączenie drogowe dla mieszkańców dzielnicy Jaroty i terenów przyległych. Nie ma na tym odcinku dużych zakładów przemysłowych, ani fabryk chemicznych, do których transportowane byłyby znaczne ilości substancji chemicznych. Możliwy jest jednak incydentalny dowóz paliw płynnych do dwu stacji benzynowych zlokalizowanych w tym rejonie. Inne strumienie ładunków stanowiąc będą materiały niestwarzające szczególnych zagrożeń.

Ze względu na rodzaj, skalę i zasięg inwestycji drogowej oraz oddalenie przedmiotowego przedsięwzięcia od granic państw sąsiednich (min. 75 km od granicy z Federacją Rosyjską), nie będzie wymagane przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, informacje na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody. Po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 u.o.o.ś. stwierdza się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 u.o.o.ś., jeżeli organ administracji architektoniczno – budowlanej uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze oraz warunki życia i zdrowia ludzi.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2013 poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójty Gminy Stawiguda w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o oś

Otrzymują:

1. Pan Piotr Karaś
Roden Road Design Polska Sp. z o.o.
ul. Lisa Kuli 9, 01-512 Warszawa
2. pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a.
3. a/a

WÓJT
mgr inż. Irena Derdoń

Wobec nie wniesienia przez
strony odwołania w ustawowym
terminie, decyzja stała się
ostateczna w dniu 28.12.2016r.

Z up. WÓJTA
mgr inż. Anna Czackowska
Kierownik Referatu
Gospodarki Nieruchomościami

GMINA STAWIGUDA
11-034 Stawiguda, ul. Olsztynska 10
woj. warmińsko-mazurskie
tel. 89 512 69 20
NIP 739-384-15-84

Sporządził: Anna Czackowska, tel. 89 519 56 89

Ogólna charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie to rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 Olsztyn–Butryny–Zgniłocha na odcinku granica miasta Olsztyn –DP 1374N ze zmianą przebiegu w m. Olsztyn (powiat olsztyński, woj. warmińsko-mazurskie).

Inwestorem inwestycji jest Zarządca drogi – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. Inwestycja ta wykracza poza teren jednej gminy i realizowana będzie na terenie Miasta Olsztyna i Gminy Stawiguda, na której terenie realizowany będzie większy jej fragment.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbudowa istniejącego układu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej DW 598. Zadaniem drogi jest połączenie układu komunikacyjnego miasta Olsztyna z obwodnicą poprzez projektowany węzeł „Jaroty”. Droga przebiega przez południową część miasta Olsztyna (obszar osiedla Jaroty od km 0+017 do km 0+456) oraz częściowo przez teren gminy Stawiguda (od km 0+456 do km 2+768). Długość drogi - 2785 m. Obecnie jest użytkowana droga jednojezdniowa, dwupasowa o szerokości średniej 6 m. W otoczeniu drogi znajduje się zabudowa, w tym budynki mieszkalne jednorodzinne i wielorodzinne.

Dla planowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 598 zaprojektowano dwa warianty (A i B) różniące się lokalizacją dobudowywanej jezdni, dostępnością oraz lokalizacją i rodzajem skrzyżowań. Oba warianty inwestycyjne wykorzystują istniejący pas drogowy, założono drogę dwujezdniową klasy Z (zbiorczej) o szerokości każdej jezdni - 7 m (dwa pasy ruchu o szerokości 3,5 m) i szerokości pasa dzielącego obie jezdnie -3 m. W zakres rozbudowy w obu wariantach wchodzi m.in. dobudowa drugiej jezdni z wjazdami na drogę główną, wycinkę drzew kolidujących z rozbudową, budowę zatok autobusowych w rejonie ważniejszych skrzyżowań, budowę parkingu, budowę miejsca do ważenia pojazdów, budowę chodników i ścieżek rowerowych, budowę kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego (na całym odcinku), budowę kanału technologicznego, przebudowę kolizji z infrastrukturą nadziemną i podziemną. Na etapie planowania nie przewiduje się budowy żadnych obiektów typu wiadukty, mosty, czy estakady. Wariant A zakłada utrzymanie przebiegu lewej jezdni po śladzie istniejącej drogi i dobudowę drugiej jezdni po stronie prawej (od strony zabudowy) oraz dostępność do drogi głównej poprzez zjazdy. Rozwiązanie to ma ograniczyć ingerencję w teren leśny znajdujący się po lewej stronie drogi, kosztem przybliżenia się do zabudowy mieszkalnej po prawej stronie drogi. Wariant B zakłada utrzymanie przebiegu prawej jezdni po śladzie istniejącej drogi i dobudowę drugiej jezdni po stronie lewej (po stronie lasu) oraz dostępność do drogi głównej poprzez zjazd na drogę serwisową. To rozwiązanie ma utrzymać obecne odległości jezdni od istniejącej zabudowy kosztem większej ingerencji w las oraz większej wycinki drzew.

Do analiz zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przyjęto lata 2018 i 2027, aby ująć sytuację potencjalnie najgorszą uwzględniającą skutki skumulowane od powiązanych inwestycji sąsiadujących (tj. budowa połączenia ulic: Aleja Warszawska i

Bukowskiego, nowa ulica Bukowskiego, budowa obwodnicy południowej Olsztyna). Po wybudowaniu obwodnicy ruch pojazdów na analizowanym odcinku zwiększy się z obecnie 12500 poj./dobę do przewidywanych ok. 16300 poj./dobę. Ponadto, zmieni się struktura pojazdów z obecnie dominujących samochodów osobowych na większy udział pojazdów ciężkich i ruchu tranzytowego. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że:

- w perspektywie kolejnych lat w przypadku nie podejmowania inwestycji (wariant 0) nastąpi spadek przepustowości drogi, niszczenie nawierzchni oraz wzrost ponadnormatywnego klimatu akustycznego; prognozowane poziomy hałasu na terenach podlegających ochronie w wielu z badanych punktów będą przekroczone,
- w przypadku rozbudowy drogi, bez podejmowania rozwiązań ograniczających, prognozowane poziomy hałasu w latach 2018 i 2027 w obu wariantach na terenach podlegających ochronie przed hałasem w wielu badanych punktach będą przekroczone,
- w przypadku rozbudowy drogi, przy zastosowaniu ekranowania hałasu komunikacyjnego (ekrany akustyczne o łącznej dł. 1,312 km i wys. 4 m oraz dł. 0,175 km i wysokości 5 m z zagięciem o dł. 1 m w stronę drogi), prognozowane poziomy hałasu w latach 2018 i 2027 na terenach podlegających ochronie w wariancie B (we wszystkich badanych punktach, w tym na poziomie +4 m npt i + 16,5 m npt) w dzień i w noc będą dotrzymane; natomiast w wariancie A przekroczone w jednym badanym punkcie na poziomie + 16,5 m npt w nocy w roku 2027;
- podjęto decyzję o ograniczaniu prędkości na pewnych odcinkach nowego połączenia drogowego oraz zastosowaniu dobrej jakości nawierzchni w celu ograniczenia oddziaływań komunikacyjnych;
- nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pochodzenia motoryzacyjnego w powietrzu, nie ma zagrożenia występowania nadmiernego skażenia powietrza;
- nie przewiduje się odprowadzania z jezdni jakichkolwiek odpływów do ziemi (np. do rowów przydrożnych); ścieki opadowe i spływowe z drogi, przed włączeniem do kolektora gminnego, zostaną podczyszczone w urządzeniu obejmującym osadnik zawieszin i separator substancji ropopochodnych.

Biorąc pod uwagę wyniki analizy wielokryterialnej, do realizacji wskazano wariant B przedsięwzięcia.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją substancji do powietrza i gleby, emisją hałasu, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów. We wszystkich analizach i obliczeniach prognostycznych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wzięto pod uwagę skumulowane oddziaływanie przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej z sąsiadującymi, istniejącymi i projektowanymi szlakami komunikacyjnymi, takimi jak: ul. Bukowskiego, połączenie Alei Warszawskiej z ul. Bukowskiego i obwodnica Olsztyna.

Dla obszaru, na którym przewiduje się planowaną rozbudowę drogi przeprowadzono inwentaryzację terenową, której celem było zidentyfikowanie chronionych siedlisk i stanowisk roślin chronionych, z uwzględnieniem gatunków i siedlisk wymienionych w Załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz określenie potencjalnych zagrożeń, jakie

może spowodować budowa drogi dla tych elementów środowiska w rejonie przecięcia z obszarami objętymi ochroną w ramach europejskiej sieci Natura 2000 ustanowionymi i projektowanymi do wprowadzenia.

Projektowana inwestycja, w końcowym odcinku (ok. 200 m) zlokalizowana jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Na terenie ww. obszaru obowiązują zakazy zgodne z uchwałą Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakazy te nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego (art. 24 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody), jakim jest rozbudowa drogi wojewódzkiej. W związku z tym, przedmiotowa inwestycja nie narusza określonych zakazów. Końcowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się ponadto w obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. Żadne ze zidentyfikowanych stanowisk gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze nie jest bezpośrednio zagrożone realizacją inwestycji. Kolizja inwestycji z obszarem Ostoi przebiega na jego obrzeżach graniczących z zabudową miejską, w miejscu, gdzie nie stwierdzono siedlisk szczególnie cennych i istotnych dla populacji ptaków Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Oddziaływania wynikające z realizacji rozbudowy DW 598, związane z uszczupleniem siedlisk oraz okresową uciążliwością związaną z prowadzonymi pracami nie będą znaczące dla tego obszaru.

Planowane przedsięwzięcie polegające na rozbudowie odcinka DW 598 nie jest dużym zamierzeniem inwestycyjnym, ma znaczenie lokalne i przy zastosowaniu środków minimalizujących nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na florę i faunę.

Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, w tym oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przed hałasem z uwagi na fakt, że otrzymane wyniki obliczeń rozprzestrzeniania hałasu są zbliżone do wartości dopuszczalnych.

Przy należyтым wypełnieniu nałożonych na inwestora warunków, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na środowisko oraz warunki życia i zdrowia ludzi.



WÓJT
mgr inż. Irena Derdoń

